

**MOUNTAINBIKING ALS FREIZEIT- UND
TOURISMUSAKTIVITÄT IN ÖSTERREICH:
STATUS QUO UND ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN
UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG
DER GESETZLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN**



Bilder: www.multidayadventures.co.nz und www.naturalhigh.co.nz

Autoren: Dagmar Lund-Durlacher und Hannes Antonschmidt

MODUL University Vienna, Institut für Tourismus und Service Management

www.modul.ac.at/thm

Wien, September 2015

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Situation des Mountainbike-Sports in Österreich	5
2.1 Allgemeiner Überblick	5
2.2 Aktuelle Trends in der Fahrradindustrie.....	6
2.3 Die rechtliche Situation des Mountainbikings in Österreich.....	8
2.4 Rechtliche Situation in Nachbarländern	12
2.5 Charakteristika, Motive, Bedürfnisse und Verhalten von Mountainbikern.....	13
2.6 Mountainbiking im Wald und Nutzerkonflikte	15
3. Ergebnisse der Expertenbefragung.....	18
4. Zusammenfassende Bewertung der erwarteten Entwicklungen im Mountainbike-Sport aus touristischer Sicht.....	28

1. Einleitung

Mountainbiking nimmt einen festen Platz im Portfolio der Freizeit- und Tourismusaktivitäten in Österreich ein. Einige österreichische Tourismusdestinationen haben ihr Angebot gezielt auf diese Sportart ausgerichtet, entsprechende Infrastruktur geschaffen und sprechen gezielt die Mountainbike-SportlerInnen als Gäste an. In Österreich ist aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen das freie Befahren von Forststraßen und Waldwegen nicht erlaubt, was vordergründig als ein Nachteil für die Entwicklung von touristischen Mountainbike-Angeboten gesehen werden kann. Ob dies für die Tourismuswirtschaft tatsächlich Nachteile und Hindernisse für die Angebotsentwicklung mit sich bringt und wie touristische Destinationen die Chancen und Risiken des Mountainbike-Sports einschätzen ist Ziel dieser Untersuchung, in der ein Methodenmix aus Sekundäranalysen und explorativen Expertengesprächen zum Einsatz kommen.

In Kapitel 1 wird die aktuelle Situation des Mountainbike-Sports in Österreich sowie dessen Bedeutung für die österreichische Tourismus- und Freizeitwirtschaft skizziert. Dies umfasst eine deskriptive Darstellung der aktuellen Lage anhand aktueller Daten und Statistiken inklusive einer Darstellung der Ansprüche der Mountainbike-SportlerInnen sowie das Aufzeigen von vorhandenen Problemfeldern (Nutzungskonflikte, Unfälle und damit verbundene volkswirtschaftliche Kosten, etc.).

Kapitel 2 versucht das gegenwärtige Stimmungsbild unter den beteiligten Interessensgruppen zum Mountainbike-Sport generell und auch zur breiten Öffnung der Forststraßen oder auch Waldwegen zu erheben. Zusätzlich zu den Sekundäranalysen wurden 11 individuelle Gespräche mit Experten durchgeführt, welche durch ihre Erfahrung und Tätigkeit einen besonderen Einblick in die Problematik des Mountainbike-Angebots in Destinationen haben. 8 der befragten Experten kamen aus touristischen Destinations-/Regionsverbänden, 3 von Interessenvertretungen der Mountainbiker.

In den Expertengesprächen wurde die derzeitige Bedeutung des Mountainbikings für die jeweilige Destination sowie die bisherige Angebotsentwicklung erhoben, sowie auf wahrgenommene Konfliktpotentiale mit anderen Naturnutzern, und die Einschätzung der

Auswirkungen der breiten Öffnung der Wälder für den Mountainbikesport eingegangen. Detaillierte Fragestellungen gab es zu:

- Bedeutung des Mountainbikings für die Destination relativ zum gesamten touristischen Angebot sowie bisherige Angebotsentwicklung im Bereich Mountainbiking (Verträge, Zusammenarbeit mit lokalen Interessensgruppen etc.)
- Wahrgenommene Konfliktpotentiale mit anderen Naturnutzern
- Einschätzung der Auswirkungen einer generellen Öffnung der Wälder für den Mountainbike-Sport
- Erwartungen der zukünftigen Entwicklung des Mountainbikings in Österreich und den angrenzenden Nachbarländern.

Abschließend erfolgt anhand der Sekundäranalysen sowie der Expertengespräche eine zusammenfassende Bewertung der erwarteten Entwicklungen im Mountainbike-Sport aus touristischer Sicht unter besonderer Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenbedingungen.

2. Situation des Mountainbike-Sports in Österreich

2.1 Allgemeiner Überblick

Mountainbiking – Radfahren im hügeligen oder gebirgigen Gelände - hat sich innerhalb des Radsports einen festen Platz erobert. Betrachtet man allerdings die sportlichen Freizeitaktivitäten insgesamt, so ist Mountainbiking gegenwärtig noch nicht als Breitensport zu betrachten, wie das beim Wandern, Fahrradfahren oder Fußballspielen der Fall ist. Zwar besitzen rund ein Drittel der ÖsterreicherInnen ein Mountainbike, doch werden diese zum Großteil im Alltag auf der Straße benutzt.¹ Mountainbiking wird nur von rund 7% der ÖsterreicherInnen als sportliche Betätigung angegeben (GfK 2015), d.s. rund 600.000 Personen. Davon ist abseits von dafür gekennzeichneten Routen nur rund 1% der Bevölkerung (rund 95.000 Personen) unterwegs. Diese Zahlen werden auch durch Studien-Ergebnisse in Deutschland unterstützt. Auch die Deutschen besitzen am häufigsten ein Mountainbike (39%), gefolgt vom Trekkingrad (30%). Aber auch hier gaben 21% der Befragten an, mit einem Mountainbike hauptsächlich Straßen oder Radwege zu befahren, d.h. auch wenn das Mountainbike eher für das Gelände gedacht ist, wird es häufig auf Straßen und Radwegen verwendet (Fahrrad.de 2015). Eine erst kürzlich veröffentlichte Studie zur Zukunft des Radtourismus in den Alpen (Pechlaner et al 2015) hat erhoben, dass es in Europa rund 18,6 Millionen Mountainbiker gibt, der größte Marktanteil jedoch auf Trekking-Biker mit rund 40,4 Millionen entfällt.

7% (rund 600.000 Personen) der österreichischen Bevölkerung betreiben Mountainbiking. Aber nur wenige sind im freien Gelände unterwegs.

Betrachtet man die ökonomische Bedeutung des Radfahrens generell, so ist die direkte und indirekte Wertschöpfung des Radfahrens nicht unbedeutend. Nach einer Studie des Lebensministeriums betrug im Jahr 2008 die Wertschöpfung insgesamt rund 890 Mio. Euro und

¹ Laut einer repräsentativen Erhebung der GfK Austria im Frühjahr 2015 ÖsterreicherInnen in erster Linie im Besitz von Citybikes (32%) und Mountainbikes (31%), gefolgt von Trekkingbikes (11%). Diese Zahlen werden durch Erhebungen der WKO unterstützt, wonach im Jahr 2012 34,5% aller in Österreich verkauften Fahrräder Mountainbikes waren gefolgt von Trekkingbikes (17%) und Offroadbikes (13,7%) (WKO 2012 zitiert in BMVIT 2013).

es wurden rund 18.300 Arbeitsplätze geschaffen, wobei mit Abstand die höchste Wertschöpfung durch den Radtourismus erzielt wurde (Lebensministerium 2009).

Im Sommer 2014 gaben 4% der Österreich-Urlauber an, einen Mountainbike-Urlaub in Österreich verbracht zu haben („haben einen Fahrrad-/ Mountainbike-Urlaub gemacht“ und „waren mindestens einmal Mountainbiken“ (T-Mona

4% der Österreich-Urlauber (824.000 Gäste) machen einen Mountainbike-Urlaub. Deutschland ist mit 47% der wichtigste Herkunftsmarkt.

Sommer 2014). Rechnet man dies auf die Zahl der Ankünfte im Sommer 2014 hoch (20,6 Mio. Ankünfte laut Statistik Austria), so sind das immerhin 824.000 Mountainbike-Urlauber mit steigender Tendenz. Deutschland ist dabei mit 47%

der bedeutendste Herkunftsmarkt.

Demgegenüber steht ein Angebot von derzeit rund 27.000 Kilometer öffentlich ausgewiesenem Mountainbike-Streckennetz, wobei der Großteil dieser Mountainbike-Strecken auf asphaltierten Straßen und Forststraßen liegen und Singletrails nur einen sehr kleinen Anteil ausmachen (z.B. stehen in Tirol 5.300 Streckenkilometern rund 170 Kilometer an Singletrails gegenüber, das sind knapp 3,5%). Die größten Mountainbike-Streckennetze liegen in den Bundesländern Tirol und Steiermark (jeweils 5.300 km), Salzburg (5.000 km) und Niederösterreich (4.500 km) gefolgt von Kärnten (2.450 km), Oberösterreich (2.210 km) und Vorarlberg (1.300 km). Aufgrund der topographischen Verhältnisse weist das Burgenland die wenigsten Mountainbike-Strecken (320 km) auf. Setzt man das Mountainbike-Streckennetz in Relation zu den in Österreich bestehenden Forststraßen (rund 120.000 Kilometer laut ORF Tirol 2015), so macht dieses knapp ein Viertel aller verfügbaren Forststraßen aus.

Derzeit gibt es rund 27.000 Kilometer ausgewiesene Mountainbike-Strecken. Der Großteil liegt auf asphaltierten Straßen und Forststraßen. Der Anteil an Singletrails ist gering.

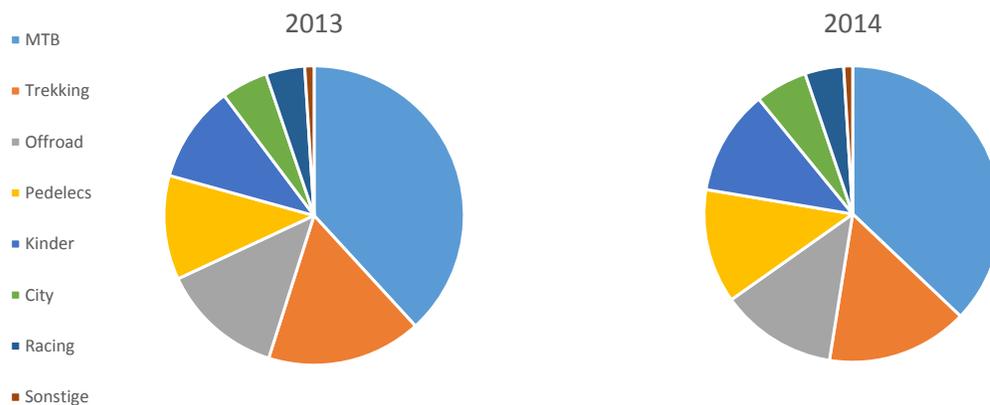
2.2. Aktuelle Trends in der Fahrradindustrie

2014 wurden in Österreich 401.300 Fahrräder abgesetzt. Dies entsprach gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung von 5,1 Prozent. Damit erholte sich der Fahrradmarkt etwas, hat aber noch nicht

wieder die Werte der Jahre 2008 und 2009 (jeweils über 450.000 verkaufte Fahrräder) erreicht (VSSÖ 2015).

Der größte Teil des Marktes entfällt nach wie vor auf Mountainbikes. Deren Marktanteil verringerte sich gegenüber dem Vorjahr allerdings auf 37,1 Prozent (-1,1 Prozentpunkte). Ebenfalls rückläufig war die Zahl der verkauften Trekking-Fahrräder (15,4 Prozent, -1,3 Prozentpunkte) sowie der Offroad-Fahrräder (12,7 Prozent, -0,7 Prozentpunkte). Während die Verkäufe von Racing-Fahrrädern unverändert blieb, legten vor allem die Pedelecs (12,5 Prozent, +1,2 Prozentpunkte), die Kinder- (11,5 Prozent, +1,0 Prozentpunkte) und die City-Fahrräder (5,7 Prozent, +0,7 Prozent) zu (VSSÖ 2015).

Abb. 1: Fahrradmarkt in Österreich



Quelle: VSSÖ 2015

Insgesamt ist im Fahrradmarkt eine ähnliche Entwicklung wie im Automobilbereich feststellbar. Das Fahrrad wird immer mehr vom reinen Fortbewegungsmittel zum Lifestyle-Produkt und Statussymbol und damit zum Autoersatz (orf.at 2015). Gleichzeitig differenziert und individualisiert sich die Nachfrage:

- Zunehmend beliebt sind individualisierbare Räder, bei denen die einzelnen Komponenten individuell gestaltet werden können.
- Innovationen wie Fatbikes (Fahrräder mit besonders dicken Reifen für unwegsames Gelände) erobern den Markt. Gleichzeitig werden bekannte Konzepte wie Lastenfahrräder oder Klappräder an die Anforderungen des modernen Marktes (z.B. hinsichtlich Design und Gewicht) angepasst.

- Pedelecs², bei dem der Fahrer von einem Elektroantrieb unterstützt wird, wenn er tritt, sind von einem Nischenprodukt zu einem Trend geworden, der in allen Gesellschaftsschichten Akzeptanz findet. Mittlerweile werden nicht nur Cityräder, sondern z.B. auch Trekking- und Mountainbikes mit Elektromotoren ausgestattet (www.vienna.at 2015). Pedelecs weisen in Europa ein Absatzwachstum von 19% pro Jahr auf, wobei im Jahr 2014 bereits 1,4 Millionen Pedelecs verkauft wurden. In Deutschland sind bereits 12% aller verkauften Fahrräder Pedelecs (Pechlaner et al. 2015).
- Technische Innovationen wie Scheibenbremsen oder Funkschaltungen führen dazu, dass die im Fahrradbau eingesetzte Technik immer ausgefeilter wird. Dies gilt vor allem für am Land verkaufte Fahrräder, während in der Stadt modische Räder mit wenig Technik beliebt sind.

2.3. Die rechtliche Situation des Mountainbikings in Österreich

Die rechtliche Situation für Mountainbiking ist in Österreich sehr komplex und die Gesetzeslage in den Bundesländern zum Teil unterschiedlich. Aus dem Forstgesetz § 33 Abs. 3 aus dem Jahr 1975 ergibt sich ein grundsätzliches Verbot des Befahrens des Waldes mit Fahrzeugen. Dies bezieht auch das Mountainbike mit ein. Das Befahren von Forststraßen ist nur mit Zustimmung des Wegehalters, das Befahren des Waldes mit Zustimmung des Grundeigentümers erlaubt. Aufgrund der großen Bedeutung des Mountainbikings als Freizeitaktivität der lokalen Bevölkerung aber auch für den Tourismus haben sich in den Bundesländern unterschiedliche Vertragsmodelle entwickelt, um geeignete nicht-öffentliche Wege für Mountainbiker und Radfahrer freizugeben. Verträge zwischen Wegehalter und/oder Grundeigentümer und Tourismusverbänden oder Gebietskörperschaften werden geschlossen, wobei der Grundeigentümer häufig eine finanzielle Entschädigung für die Freigabe erhält. Überdies erfolgt ein In-Wert-Setzen dieser Forststraßen oder auch Waldwege durch die Wegehalter, indem sie eine entsprechende Infrastruktur für die gefahrlose Nutzung dieser Wege errichten und instand halten. Gerade für Mountainbike-Urlauber sind eine attraktive Freizeitinfrastruktur sowie Informationen und Hinweise zur Mountainbike-Infrastruktur bei der Reiseplanung aber auch vor Ort sehr wichtig. Regelungen zum Abschluss von Haftpflichtversicherung und Vorgaben für die

² Von Pedelecs abgegrenzt werden E-Bikes, deren Antrieb unabhängig vom Treten gesteuert werden kann. Diese Art des Antriebs spielt in europäischen Märkten allerdings kaum eine Rolle.

einheitliche Beschilderung der Strecken sind ebenfalls wichtige Bestandteile dieser Vereinbarungen.

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Mountainbike-Modelle der Bundesländer vorgestellt.

Tiroler Mountainbike Modell 2.0

Die Freigabe für das Mountainbiking kann durch Nutzungsübereinkunft zwischen Wegehalter und einem Vertragspartner (TVB, Gemeinde) für Forststraßen und Almwege unter Einbindung der Grundeigentümer erfolgen. Bei Wanderwegen und –steigen müssen Nutzungsübereinkommen mit dem/(den) Grundeigentümer(n) abgeschlossen werden, wobei die Grundeigentümer ein Benützungsentgelt als Entschädigung erhalten.

Zur Zeit sind über 7000 km überregionale Radwanderwege und MTB Routen in Tirol vorhanden und durch Verträge mit den Wegehaltern abgesichert, davon rund 5.300 km Mountainbike-Routen, 970 km überregionale Radwanderwege und 40 Singletrails mit 170 km Streckenlänge (laut Auskunft Tirol Werbung August 2015).

Das Land Tirol finanziert die einheitliche Beschilderung der freigegebenen Routen (3 Schwierigkeitsgrade) und schließt auch eine Wegehalter- und Betriebshaftpflichtversicherung inklusive Rechtsschutzversicherung für Wegehalter und Bewirtschafter ab.

Für Tirol ist der Mountainbike-Sport ein wichtiges Thema in der zukünftigen Tourismusentwicklung. Aufgrund der steigenden Nachfrage nach Singletrails ist eine Ausweitung des Singletrail-Angebotes geplant (Lotze, L. et al. 2014). Rund 50 Bergbahnen bringen Mountainbiker samt Mountainbike auf die Berge. Die Tirol Werbung setzt auf professionelle Information und Kommunikation v.a. über Online-Medien wie z.B. auf <http://www.tirol.at/mountainbiken>.

Salzbuger Mountainbike-Modell

In Salzburg ist ebenfalls der Abschluss privatrechtlicher Verträge zur Nutzung von Forststraßen und Almwegen für Mountainbiking zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur vorgesehen. Dazu hat die Landwirtschaftskammer Salzburg gemeinsam mit den Österreichischen

Bundesforsten eine Mustervereinbarung entworfen. Der Wegehalter bekommt ein Benützungsentgelt, wobei dieses vom Land zu 75% (max. 11 Cent pro Laufmeter) bezuschusst wird. Auch eine Betriebshaftpflicht und Rechtsschutzversicherung muss abgeschlossen werden, wobei diese pauschal von der SalzburgerLand Tourismus GmbH übernommen wird. In Salzburg ist die Benutzung der freigegebenen Wege jahreszeitlich und tageszeitlich eingeschränkt.

Kärntner Mountainbike-Modell

Auch das Kärntner Mountainbike-Modell sieht privatrechtliche Verträge zwischen Grundeigentümern und Gemeinden oder Tourismusverbänden vor. Dazu wurden vom Land Kärnten und der Landwirtschaftskammer Kärnten sowohl ein Leitfaden für die Ausweisung von Radfahrwegen in Kärnten sowie Musterverträge entworfen. Dieser Mustervetrag sieht eine Entschädigung von 22 Cent pro Laufmeter und Jahr und eine tages- und jahreszeitliche Benutzungsbeschränkung vor. Wie in Tirol erfolgt eine einheitliche Beschilderung, und das Land Kärnten hat für alle ausgewiesenen Radfahrstrecken eine Wegehalter-, Betriebshaftpflicht- und Rechtsschutzversicherung abgeschlossen. Derzeit sind in Kärnten rund 2.450 Kilometer Mountainbikestrecken in den Wäldern ausgewiesen (laut Auskunft Kärnten Werbung, September 2015).

Mountainbike-Strecken in Oberösterreich

Das Land Oberösterreich und die Österreichischen Bundesforste haben Verträge zur Benützung der Wälder für den Mountainbike-Sport abgeschlossen. Eine Wegehalter- und Betriebshaftpflichtversicherung wurde über den Oberösterreichischen Landestourismusverband abgeschlossen. Derzeit sind rund 2.200 km Mountainbike-Strecken ausgebaut.

Mountainbiken in der Steiermark

Die Steiermark hatte schon Ende der 90er Jahre mit der Alpentour Steiermark ein weitreichendes Mountainbike-Streckennetz. Aufgrund von ausgelaufenen Verträgen mit Grundeigentümern sind mittlerweile nur mehr Teile davon in Betrieb. Zukünftig sollen schwerpunktmäßig Mountainbike-Strecken angeboten werden. Derzeit sind rund 5.300 Kilometer Mountainbike-Routen ausgewiesen.

Mountainbiken in Vorarlberg

Das Tourismusleitbild 2010+ beinhaltet auch die Etablierung eines landesweit einheitlichen und attraktiven Routennetzes für Mountainbiker (<http://www.vorarlberg.at>). Einen Anreiz für Grundeigentümer bildet dabei die neue Förderrichtlinie für Güter- und Forstwege, die vorsieht, Maßnahmen zur laufenden Verbesserung und Sicherung der Mountainbike-Routen mit bis zu 70% der Kosten zu fördern. Auch das Land Vorarlberg stellt Muster-Vereinbarungen für die Öffnung einer Mountainbike-Route zur Verfügung, die von Grundeigentümern und Gemeinden bzw. regionalen Tourismusverbänden verwendet werden können.

Für freigegebene Mountainbike-Strecken hat das Land Vorarlberg einen umfangreichen Versicherungsschutz abgeschlossen (Versicherungsschutz für: gesetzliche und vertragliche Wegehalterhaftung, Betriebshaftpflicht, Rechtsschutz für die Abwehr ungerechtfertigter Schadenersatzansprüche). Versichert sind Wegehalter, Grundeigentümer bzw. die Berechtigten aus einer Vereinbarung. Derzeit sind rund 1.300 Kilometer Mountainbike-Strecken ausgebaut und einheitlich beschildert.

Mountainbiking in Niederösterreich

Auch in Niederösterreich kommt seit 1998 ein Vertragsmodell zum Einsatz, bei dem zwischen Grundeigentümern bzw. Wegehaltern und den Gemeinden bzw. Tourismusverbänden entgeltliche oder auch unentgeltliche Nutzungsverträge abgeschlossen werden. Vorteile dieses Vertragsmodells sind die Kanalisierungseffekte bzw. die konstruktive Eindämmung von Nutzungskonflikten bereits in der Planungsphase. Als Serviceleistung stellt das Land NÖ Musterverträge zur Verfügung. Überdies unterstützt das Land NÖ die Wegehalter und Grundeigentümer durch eine Haftpflichtversicherung (Sammelversicherung).

Das Land Niederösterreich beteiligt sich finanziell am Ausbau der Mountainbike-Infrastruktur sowie darüber hinaus im Rahmen der touristischen Angebotsentwicklung und Vermarktung. In diesem Zusammenhang werden vor allem Maßnahmen wie Streckenentwicklung, einheitliche Beschilderung, Erstellung von Kartenmaterial, Werbemittel und sonstige Marketingmaßnahmen, Personalkosten für Projektmanagement (Recherchearbeit, Betriebs- und Konfliktworkshops, Vertragsverhandlungen mit Grundeigentümern, Akquisition von Sponsoren, etc.) im Sinne einer strategischen Gesamtplanung des Projekts „MTB NÖ“ unterstützt. Derzeit gibt es vier

niederösterreichische Mountainbike-Regionen (Wald-, Mostviertel, Wienerwald und NÖ Süd-Alpin) mit 270 Strecken und einer Gesamtstreckenlänge von 4.500 Kilometer (www.landtag-noe.at).

Mountainbiken im Burgenland

Die länderübergreifende Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Mountainbike Wiener Alpen entwickelte rund 320 Kilometer Mountainbike-Strecken.

2.4. Rechtliche Situation in Nachbarländern

In **Deutschland** ist das Radfahren auf Wegen grundsätzlich erlaubt, das Fahren abseits von Wegen ist jedoch generell verboten. Welche Wege befahren werden dürfen ist in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich geregelt und lässt viel Interpretationsspielraum offen. In Bayern ist Biken nur auf den dafür geeigneten Wegen gestattet. Ungeeignete Wege sind jene, auf denen viele Fußgänger unterwegs sind oder deren Oberfläche für das Radfahren ungeeignet ist (UmweltWissen 2008 zitiert in Beer 2013). In Hessen können Mountainbiker auch feste Waldwege befahren, auf denen in Bezug auf die Wegbreite ein Kleinstwagen Platz zum Fahren findet.

In der **Schweiz** ist Mountainbiking generell erlaubt, allerdings sind die Regelungen in den Kantonen sehr unterschiedlich und der Mountainbiker muss die Eignung des Weges selbst beurteilen (Beer 2013).

In **Südtirol** gibt es bis heute noch keine umfassende oder einheitliche Regelung für Mountainbike-Routen. Zwar wurden bereits lokal mehrere Modelle verfolgt, die sich jedoch alle nicht durchgesetzt haben. Aktuell ist der Ruf nach Ausweisung von Mountainbike-Routen in Partnerschaft mit Grundeigentümer, Betreibern und Wegehaltern von Mountainbike-Routen stark (Alpenverein Südtirol 2015). Die Tourismusregion Latsch-Martelltal hat hier eine Vorreiterrolle in Sachen Mountainbike-Leitsystem und Grundnutzungsvereinbarungen in Südtirol eingenommen und in Abstimmung mit allen Interessensgruppen die Mountainbike-Strecken ausgeschildert.

2.5. Charakteristika, Motive, Bedürfnisse und Verhalten von Mountainbikern

Die kürzlich veröffentlichten Ergebnisse einer europaweiten Befragung von Mountainbikern, die von der International Mountainbike Association (IMBA) Europe durchgeführt wurde, charakterisieren den durchschnittlichen Mountainbiker mit folgendem Profil (IMBA 2015): das Durchschnittsalter beträgt 24 Jahre (31% sind 26-35 Jahre, 32% 36 – 45 Jahre); 33% leben als Single ohne Kinder, 23% mit Partner ohne Kinder und 41% mit Partner und Kindern; sie haben ein hohes Ausbildungsniveau (38% Akademiker) und ein hohes Einkommen (40% haben mehr als 3000 Euro pro Monat zur Verfügung).

Laut einer Online-Befragung von rund 600 Mountainbikern in Österreich stehen als Motiv für das Mountainbiking „Natur/Landschaft“ (68%) und „Sport/Bewegung“ (49%) im Vordergrund (Beer, R. 2013). Gefolgt werden diese Motive von „Fitness/Kondition“ (44%), „Spaß, Freude“ (42%), und „Ausgleich, Erholung“ (39%). Diese Motive werden auch durch die Große Bikerumfrage der DIMB (befragt wurden 9000 Biker im Deutschsprachigen Raum) unterstützt. Auch dort waren die Hauptmotive „Natur genießen und frische Luft“ (79%) gefolgt von „Ausgleich vom Alltagsstress“ (80%), „Action und Spaß“ (73%), „Gesunderhaltung“ und „mit Freunden Spaß haben“ (je 64%).

Dominierende Motive für das Mountainbiking sind Natur und Landschaft genießen sowie Bewegung, Erholung und Spaß haben.

Laut DIMB-Umfrage üben Mountainbiker hauptsächlich „Laufen“ und „Wandern“ (je 37%) als zusätzliche Outdoor-Hobbies aus. Dies wird unterstützt durch die Ergebnisse der IMBA Studie. Dort wurden als andere beliebte Sportarten Wandern (56%), Schifahren/Snowboarden (46%) und Laufen (33%) genannt (IMBA 2015).

Laut der Untersuchung von Beer fahren rund 30% der befragten Mountainbiker weniger als 1.000 Kilometer pro Jahr, 27% zwischen 1.000 und 2.000 und knapp ein Drittel zwischen 2.000 und 5.000 Kilometer pro Jahr. Nur rund 11% weisen mehr als 5.000 gefahrene Kilometer pro Jahr auf. Die IMBA-Untersuchung beleuchtet das Fahrverhalten in anderen Dimensionen: demnach sind Mountainbiker durchschnittlich 6,9 Mal im Monat mit dem Mountainbike unterwegs und verbringen bei jeder Fahrt durchschnittlich rund zweieinhalb Stunden im Sattel

(IMBA 2015). Bevorzugt befahren werden laut Beer in Österreich nicht asphaltierte Straßen, gefolgt von asphaltierten Straßen und schmalen Wanderwegen. Die IMBA-Studie differenziert

In Österreich werden nicht asphaltierte Straßen bevorzugt befahren, gefolgt von asphaltierten Straßen und schmalen Wanderwegen.

die Ansprüche an die Trails genauer. Demnach bevorzugen europäische Mountainbiker natürliche Singletrails ohne Hindernisse, gefolgt von schwierigeren Trails mit natürlichen Hindernissen und technischen Bauten sowie Flow Trails. Rund 60% der befragten Mountainbiker bezeichnet sich selbst als Hobbyfahrer. Bezüglich des

Streckenangebotes sind leichte und mittelschwere Strecken am gefragtesten sowie verkehrsarme Strecken und Routen mit wenigen Fußgängern. Die Nähe der Routen zum Wohnsitz und vor allem zum Arbeitsplatz ist kaum wichtig. Drei Viertel der Befragten fahren auch auf Forststraßen oder Waldwegen, obwohl das verboten ist. Der Hauptgrund liegt darin, dass das Verbot aus persönlicher Sicht nicht akzeptiert wird („Verbot nicht nachvollziehbar“ (24%); „keine Gefahr für Tier und Mensch“ (16%); „Autos/Nutzfahrzeuge fahren auch“ (11%)). Diese Ergebnisse werden auch europaweit durch die IMBA-Studie bestätigt. Dort gaben 70% der Mountainbiker an, ab und zu illegal auf Waldwegen unterwegs zu sein. Die Gründe dafür sind ähnlich: „ich kann den Schaden nicht nachvollziehen, wenn ich zu Zeiten fahre, in denen Konflikte unwahrscheinlich sind“, „ich möchte neue Trails entdecken“, „es gibt nicht genug legale Trails in meiner Region“, „die meisten legalen Trails sind langweilig“ (IMBA 2015).

Für die Entwicklung der Mountainbike-Strecken sind Mountainbiker durchaus bereit einen Beitrag zu leisten. Laut IMBA sind 47% der Mountainbiker bereit etwas zu zahlen, 26% sind indifferent und nur 27% lehnen einen finanziellen Beitrag ab. Ähnlich sieht es beim finanziellen Beitrag für die Strecken-Wartung aus. 34% sind bereit etwas zu zahlen, 28% sind neutral und 38% lehnen es ab. Interessant ist der Umstand, dass Mountainbiker durchaus auch gewillt sind, ihre Arbeitskraft für den Trailbau und die Erhaltung einzusetzen. 87% finden dies sogar wichtig und 56% haben auch schon freiwillig Arbeitseinsätze geleistet (IMBA 2015).

2.6. Mountainbiking im Wald und Nutzerkonflikte

Laut einer repräsentativen Erhebung im Jahr 2015 (GfK 2015) zum Thema „Erholung im Wald“ gaben 10% der Waldnutzer an, im Wald auch mit dem Mountainbike unterwegs zu sein, während 93% Spazieren gehen und Wandern als Tätigkeit angaben. Bezüglich erwünschter Infrastruktur für die Erholung im Wald sind Mountainbike-Wege nur für 5% der Befragten wichtig, während 54% gut begehbare Wege und 55% angaben, keine besonderen Einrichtungen zu benötigen.

Radfahren abseits gekennzeichneter Strecken im Wald wird mehrheitlich als störend empfunden. Gleichzeitig wird ein Bedarf an weiteren Mountainbike-Strecken, insbesondere Singletrails gesehen.

Während laut GfK-Studie die Mehrheit der befragten ÖsterreicherInnen das Radfahren abseits gekennzeichnetter Strecken als Belastung und Störung empfindet, sehen gleichzeitig rund ein Viertel der Bevölkerung einen Bedarf für den Ausbau von weiteren Mountainbike-Strecken (GfK 2015). Vor allem der Ausbau von Singletrails hat für Mountainbiker eine hohe Bedeutung. Laut einer Erhebung der Deutschen Initiative Mountainbike e.V. (DIMB) gaben 80% der befragten Personen an, dass Singletrails für sie einen hohen Stellenwert einnehmen (DIMB 2010).

Im Wesentlichen ergab die GfK-Studie, dass eine große Mehrheit der Österreicher (87%) sich für eine verpflichtende Nutzung von gekennzeichneten Radrouten im Wald aussprechen und eine generelle Freifahrt im Wald von einer großen Mehrheit (84%) abgelehnt wird. Nur eine sehr kleine Minderheit der Österreicher ist abseits von gekennzeichneten Routen mit dem Mountainbike unterwegs (rund 1%). Dementsprechend ist eine klare Beschilderung ein wichtiges Merkmal bei der Erholung im Wald (40%). Dieser Umstand wird auch durch die Radreiseanalyse des ADFC bestätigt, in der 77% der Befragten angaben, die Beschilderung der Routen vor Ort zur Orientierung zu nutzen (ADFC 2015).

Durch die Multifunktionalität des Waldes kommt es immer wieder zu Konflikten unter den verschiedenen Nutzergruppen. Die wichtigsten

Durch die Multifunktionalität des Waldes kommt es immer wieder zu Konflikten unter den verschiedenen Nutzergruppen..

Nutzergruppen des Waldes sind die Land- und Forstwirtschaft, die Jagdwirtschaft, sowie

Erholungssuchende, insbesondere Wanderer und Mountainbiker (auch neue Mobilitätsangebote wie Segways, Quads u.ä. findet man immer häufiger im Wald). Laut mehreren Studienergebnissen, die Wanderer und Mountainbiker im Visier hatten, treten Konflikte v.a. zwischen Wanderern und Mountainbikern auf, wobei Wanderer sich häufiger von Mountainbikern gestört fühlen, als umgekehrt (Schraml, Hotz, Selter 2014; meinunsraum.at 2015, Lang 2013; Beer 2013, DIMB 2010). Laut Schraml et al. fühlten sich 48% der Wanderer und 41% der Mountainbiker im Schwarzwald durch die jeweils andere Gruppe gestört. Lang stellte bei ihrer Untersuchung im Großraum Innsbruck fest, dass rund 40% der Wanderer sich durch die Mountainbiker gestört fühlen, knapp 30% empfinden sogar eine Gefährdung. Auch die empirische Untersuchung von Mountainbikern und Wanderern von Beer ortet das höchste Konfliktpotential zwischen Wanderern und Mountainbikern (16% der Wanderer hatten bereits Konflikte mit Mountainbikern, bei den Mountainbikern gaben 15% Konflikte mit Wanderern an). Laut DIMB-Umfrage hatten bereits mehr als die Hälfte der Mountainbiker Konflikte mit anderen Naturnutzern. Auch eine jüngste Studie im Auftrag von Upmove, einer Mountainbike-Initiative in Oberösterreich (durchgeführt von meinungsraum.at) ergab, dass 20% der Wanderer sich durch Radfahrer im Wald gestört fühlen. Das ist der zweitwichtigste Störfaktor nach „Abfall“ (26%) und vor „Lärm/Geschrei“ (11%) und „freilaufende Hunde“ (5%) (meinungsraum.at 2015).

Die meisten Konflikte treten zwischen Wanderern und Mountainbikern auf, wobei Wanderer sich häufiger von Mountainbikern gestört fühlen als umgekehrt.

Laut DIMB-Umfrage gab es die Probleme am häufigsten auf Wirtschaftswegen (44%), gefolgt von Singletrails (38%) und Asphaltstraßen (12%) (DIMB 2010). Gefragt nach dem Anlass für den Konflikt nannten 64,6% „geschimpft, ohne konkreten Grund zu nennen“, gefolgt von „weder Biker noch Fußgänger wollte Platz machen und den anderen passieren lassen“ (24,5%), „nicht geklingelt oder gerufen“ (20,1%) und „zu hohe Geschwindigkeit“ (19,5%) (DIMB 2010). Auch andere Studien ergaben, dass die Probleme vor allem bei sehr intensiver Waldnutzung, zu wenig Rücksicht, zu hohem Tempo der Mountainbiker, mangelndem Bemerkbar machen und riskanten Überholmanövern entstehen. Vor allem der rücksichtsvolle Umgang untereinander sowie eine bessere Kennzeichnung der Wege wurden immer wieder als wichtigste Lösungsansätze angeführt. Mit anderen Nutzergruppen wie Förstern, Jägern und Grundeigentümern treten seltener Konflikte auf.

In der DIMB-Umfrage wurde auch auf Kollisionen und Unfälle beim Mountainbiking eingegangen. Demnach hatten bereits 56% der Mountainbiker mindesten einen Bikeunfall im Wald. Die meisten sind ohne Beteiligung einer anderen Person gestürzt. 8% der Biker hatten jedoch bereits eine Kollision mit anderen Personen, einem Tier oder Kraftfahrzeug.

Mehr als die Hälfte der Mountainbiker hatte bereits mindestens einen Unfall.

Beim schwersten Bikeunfall haben sich 22% der Biker schwer verletzt, wobei die schweren Verletzungen vorrangig aus Knochenbrüchen, Schlüsselbeinbruch und Gehirnerschütterung bestanden (DIMB 2010).

Mountainbiking gilt generell als risikoreicher Sport. 2014 gab es in Österreich 7.000 Mountainbike-Unfälle (Kuratorium für Verkehrssicherheit 2015), die einen Spitalsaufenthalt zur Folge hatten. Im Durchschnitt waren es von 2012 – 2014 rund 6.500 Mountainbike-Unfälle pro Jahr (Kuratorium für Verkehrssicherheit 2015).

Nach Angaben des Kuratoriums für Verkehrssicherheit betragen die gesamten, durch Mountainbike-Unfälle verursachten direkten und indirekten Kosten im Jahr 2014 **176,7 Mio. Euro**. Die durchschnittlichen Kosten pro Unfall lagen damit bei rund **25.000 Euro**.

3. Ergebnisse der Expertenbefragung

In mehreren Expertengesprächen wurde die derzeitige Bedeutung des Mountainbikings für den österreichischen Tourismus und die bisherige Angebotsentwicklung im Bereich Mountainbiking erhoben. Darüber hinaus wurde auf die wahrgenommenen Konfliktpotentiale mit anderen Naturnutzern sowie auf die Einschätzung der Auswirkungen einer breiten Öffnung der Wälder für den Mountainbikesport eingegangen.

Bedeutung des Mountainbikings für den Tourismus

Vor allem in den westlichen Bundesländern hat sich aufgrund der topografischen Lage in den letzten 20 Jahren Mountainbiking als ein wichtiges Urlaubs-Angebot für den Sommertourismus entwickelt und auch die zukünftige Entwicklung wird sehr positiv bewertet. Aus Sicht der Tourismuswirtschaft entstehen durch den Mountainbike-Urlauber eine Reihe positiver ökonomischer Effekte. Der Mountainbike-Sport trägt in vielen Tourismusregionen zur Saisonverlängerung bei, denn Mountainbike-Urlauber erweisen sich als relativ wetterfest, reisen schon im Frühjahr in die Berge und bleiben bis in den November. Zum Teil wird Mountainbiking auch als Möglichkeit gesehen, Verluste, die durch schneeärmere Winter entstehen, zu kompensieren. Mountainbike-Urlauber werden als eine junge und einkommensstarke Zielgruppe gesehen, häufig analog zum sportlichen Schifahrer im Winter.

„Mountainbiking liegt im Trend. Es werden neue Gästegruppen, vor allem jüngere Gäste angesprochen – analog zum sportlichen Schifahrer im Winter“.

Gerade in den letzten Jahren haben auch die Bergbahnen das Potential der Mountainbike-Urlauber erkannt und immer mehr Bergbahnen sehen in den Mountainbikern eine Möglichkeit ihre Kapazitäten im Sommer besser auszulasten. In einigen Regionen sind Mountainbiker in der Nutzung der Bergbahnen bereits gleichauf mit Wanderern.

Neben Wandern und Radfahren ist Mountainbiking in den westlichen Bundesländern eines der wichtigsten Marketingthemen im Sommer geworden, für einige Regionen wirkt es sogar profilbildend und manche Tourismusverbände in den westlichen Bundesländern haben Mountainbiking sehr prominent in ihre strategischen Marketingkonzepte integriert. In den östlichen Bundesländern, mit Ausnahme der Region Wienerwald, in der der Druck durch die

lokale Bevölkerung sehr groß ist, steht Mountainbiking als touristisches Thema nicht so im Vordergrund. Hier wird es vor allem als touristische Basisleistung angeboten aber nicht intensiv kommuniziert. Aus Sicht der Touristiker ist es sehr wichtig, ein touristisch attraktives Mountainbike-Angebot zu entwickeln, da der Mountainbike-Gast nicht nur eine reizvolle und gut Instand gesetzte Strecke erwartet, sondern auch eine attraktive Freizeit-Infrastruktur. Dazu gehören Bike-Verleih und Wartungs- bzw. Reparaturmöglichkeiten, attraktive Einkehrmöglichkeiten, Unterkünfte, die auf die Bedürfnisse der Mountainbiker eingestellt sind (sichere Abstellplätze, Bike-Waschmöglichkeiten, Biker gerechtes Speisenangebot etc.), Bergbahnen, Bike-Schulen und ganz allgemein Sehenswürdigkeiten bzw. Attraktionen entlang der Strecke.

„Ziel ist es, ein qualitativ hochwertiges Angebot zu entwickeln – Qualität geht vor Quantität“.

Mountainbiker sind eine wichtige Zielgruppe gerade in Hinblick auf die weiteren technologischen Entwicklungen in der Fahrradindustrie wie z.B. das elektromotorbetriebene Mountainbike, das diese Gruppe wachsen lässt, und es wird ein großes Wachstumspotential geortet. Alle befragten Tourismusexperten sehen eine steigende Nachfrage in der Zukunft.

Entwicklung des Mountainbike-Angebots aus touristischer Sicht

Seit den späten Neunziger Jahren wurde das Thema Mountainbiking in die Tourismusstrategien der Tourismusorganisationen integriert. Als Vorbild wird das Land Tirol mit seinem Mountainbike 2.0 Model bezeichnet, aber auch die anderen Bundesländer waren und sind in der Angebotsentwicklung aktiv. Musterverträge für die Vereinbarungen zwischen Grundeigentümern, Wegehaltern und Tourismusverbänden, Gemeinden oder anderen Körperschaften wurden entwickelt und werden zur Verfügung gestellt, die sowohl Regelungen zu Nutzungsentgelten, aber auch zu Versicherungsfragen (Wegehalter-, Betriebshaftpflicht, Rechtsschutz) u.v.m. enthalten. Diese regeln die Verpflichtungen und Verantwortung der einzelnen Beteiligten und bieten somit verlässliche Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Mountainbike-Angebote.

Das Angebot an für das Mountainbiking öffentlich genehmigten Forststraßen wird meist als ausreichend und gut bewertet, vor allem in den Tourismusregionen. Deshalb werden neben dem Ausbau bzw. der Verbesserung attraktiver Strecken derzeit v.a. Singletrails erschlossen, da hier ein Trend geortet wird und das Angebot der Nachfrage noch hinterher hinkt. Viele Tourismusregionen investieren gegenwärtig vor allem in den Ausbau von Singletrails und Bikeparks. Dies erfolgt häufig in Zusammenarbeit mit den anfänglich skeptischen Bergbahnen vor Ort, die jetzt ebenfalls das Potential der Mountainbiker erkannt haben. Eines der in diesem Zusammenhang jüngsten Groß-Projekte ist das Konzept „Bike-Republic Sölden“, das in mehreren Ausbaustufen ein attraktives Angebot an Singletrails schaffen möchte.

Alle befragten Touristiker äußerten große Herausforderungen in der Planungsphase des Streckenbaus, da viele, sehr unterschiedliche Interessen schon in der Planungsphase berücksichtigt werden müssen und die Verhandlungen mit den Grundeigentümern sich häufig langwierig und schwierig gestalten. Während in allen Bundesländern auf Information, Überzeugungsarbeit und Verhandlungen mit allen beteiligten Interessensgruppen gesetzt wird, gestalten sich die Verhandlungsprozesse in den westlichen Tourismusregionen mit intensivem Tourismus offensichtlich wesentlich weniger aufwendig als dies im Osten der Fall ist. Im sehr tourismusintensiven Westen Österreichs sind Grundeigentümer häufig auch Begünstigte des Tourismus (häufig bewirtschaften sie selbst touristische Freizeiteinrichtungen und Betriebe), sehen und verstehen dadurch die Vorteile des Ausbaus der Mountainbike-Infrastruktur und sind demnach eher gewillt, Vereinbarungen zum Ausbau einzugehen und ihren Grund und Boden für den Bau von Mountainbike-Strecken zur Verfügung zu stellen. Im Osten, z.B. in Niederösterreich gestaltet sich die Realisierung neuer Mountainbike-Strecken schwieriger, da in den weniger tourismusintensiven Gebieten die Vorteile eines Streckenausbaus nicht oder nur wenig wahrgenommen werden und es Konkurrenz in der Nutzung des Waldes durch Jagdwirtschaft und Jagdtourismus gibt, wobei die aus der Jagdwirtschaft und dem Jagdtourismus erzielbaren Einkünfte als wesentlich größer als jene durch Mountainbiking erzielbaren Einkünfte gesehen werden. Deshalb entscheiden sich viele Besitzer von Jagdgebieten für das Betreiben der Jagdwirtschaft statt für die Freigabe der Wege für Mountainbiker.

Die Zusammenarbeit mit den Österreichischen Bundesforsten (ÖBf) wird allgemein als sehr gut bezeichnet. Die ÖBf verlangen ein fixes Nutzungsentgelt und sind verlässliche Partner bei der

Angebotsentwicklung. Allerdings sind diese Nutzungsentgelte gerade für die tourismusschwächeren Gebiete eine finanzielle Herausforderung, die die Budgets stark belasten. Mit privaten Grundeigentümern gibt es in den tourismusintensiven Gebieten kaum Probleme, da diese den Nutzen der aus dem Mountainbike-Angebot und dem Tourismus erzielt wird, erkennen und häufig selbst Nutznießer sind. Im Osten ist dieses Verständnis bzw. die Betroffenheit nicht immer vorhanden. Deshalb greifen Gemeinden auch gerne auf gemeindeeigene Gründe bei der Streckenentwicklung zurück, obwohl diese nicht immer so attraktiv sind.

Während das Angebot an Mountainbike-Strecken, vor allem im Westen, als ausreichend gesehen wird, werden Defizite bei Singletrails und Bikeparks geortet, und daher fokussiert sich die Angebotsentwicklung auf diese beiden Bereiche. Bei der Errichtung von Bikeparks wird die Zusammenarbeit mit den Bergbahnen als unabdingbare Voraussetzung gesehen, die diesen Ausbau in der Regel auch sehr positiv unterstützen. Der Bau und vor allem die Betreuung und Wartung der Strecken, die sich technisch stark weiter entwickeln (z.B. Holzbauten), ist finanziell sehr aufwendig und wird in Zukunft Geschäftsmodelle erfordern, die diese Kosten abdecken.

Ein weiterer Schwerpunkt in der Angebotsgestaltung liegt in einer einheitlichen Beschilderung der Mountainbike-Strecken inklusive der Darstellung der Schwierigkeitsgrade und Hinweise zu Attraktionen, Einkehrmöglichkeiten und anderer relevanter Infrastruktur am Weg, da dies von den Mountainbike-Urlaubern gewünscht und erwartet wird. Dies steht auch in Zusammenhang mit Sicherheitsaspekten.

Die Regionen versuchen die Sicherheit für die Mountainbiker und die anderen Waldnutzer zu erhöhen. So werden vielerorts Technik-Schulungen angeboten, denn die richtige Fahrtechnik wird als sehr wichtig erachtet, um Unfälle zu vermeiden. Laut einiger Experten passieren zurzeit die meisten Unfälle auf Trailabfahrten. Eine andere Sicherheits-Strategie liegt in der Trennung von Mountainbikern und Wanderern.

„Sicherheit ist ein wichtiger Aspekt des Angebots, wir arbeiten mit der Bike-Schule zusammen und subventionieren diese, denn zum Mountainbiking wird eine gewisse Technik benötigt (analog zum Schilaufen)“.

„Einmal pro Woche gibt es einen Informationsabend, der auf die Gefahren hinweisen soll, es gibt auch Angebote des ‚betreuten Fahrens‘.“

„Man versucht die Mountainbiker von stark frequentierten Wanderwegen fern zu halten.“

Einige Regionen, die Mountainbiking als profilbildend sehen, veranstalten große Bike-Events (wie z.B. die Mountainbike-Trophy im Salzkammergut) um zum einen die Destination und das Mountainbike-Angebot bekannt zu machen – auch international -, aber auch um zusätzliche Gästenächte zu generieren, denn die Teilnehmer dieser Veranstaltungen bleiben durchaus auch vor und nach der Veranstaltung in der Region.

Zufriedenheit mit dem derzeitigen Mountainbike-Angebot und Verbesserungspotentiale

Das Angebot an Mountainbike-Strecken auf Forststraßen wird allgemein als ausreichend bis gut bezeichnet. Eine Auflistung der Streckenkilometer in den einzelnen Bundesländern ist in Abschnitt 1.1. ersichtlich.

Das Angebot an Singletrails wird allgemein als zu gering eingestuft, und in diesem Bereich wird vor allem der Bedarf für zusätzliche Trails unterschiedlicher Schwierigkeitsstufen und Formen geortet. Von den befragten Interessensvertretern wird darauf hingewiesen, dass als Mountainbiker ohnehin nur jene zu bezeichnen sind, die sich auf Wegen (Trails) bewegen.

„Nur Singletrailer können als Mountainbiker bezeichnet werden, die anderen sind allgemeine Fahrradfahrer.“

Es zeigt sich auch, dass man derzeit nicht ‚in die Fläche‘ entwickelt, sondern das Mountainbike-Angebot sehr punktuell ausbaut und versucht, Mountainbike-Zentren zu forcieren (Bike Republic Sölden, Bikezentrum Leogang etc.). Damit möchte man ein qualitativ hochwertiges und touristisch attraktives Angebot schaffen, das Gäste in die Region bringen soll.

Beim Ausbau und der Betreuung von Bike-Parks sehen die Experten die Einbindung und Unterstützung der Bergbahnen als unumgänglich. Allerdings wird hier von den Mountainbike-Experten erwähnt, dass zwar in der Zwischenzeit viele Bikeparks in Österreich entstanden sind, diese aber häufig für Mountainbike-Urlauber zu anspruchsvoll sind. Als zwei gute Beispiele für europäische Mountainbike-Zentren werden das Trailcenter Rabenberg im Erzgebirge und Neustadt an der Tafelfichte in Tschechien angeführt.

Auch in den österreichischen Tourismusregionen möchte man in Zukunft ein breites Angebot bieten können, um möglichst ein breites Spektrum an Zielgruppen bedienen zu können.

„Im Streckenausbau werden alle Schwierigkeitsgrade bedient und ein Angebot für alle Leistungsgruppen geschaffen, v.a. Rundstrecken mit angebundenen Singletrails sowie attraktiven Angeboten entlang der Strecke (z.B. Hütte).“

Derzeit sehen viele Tourismusregionen einen Arbeitsschwerpunkt in einer einheitlichen Beschilderung der Strecken, wobei sowohl Schwierigkeitsgrade der Strecken als auch Hinweise auf Mountainbike-Infrastruktur enthalten sein sollen.

Es wird auch der aktuelle Trend zu E-Mountainbikes vermehrt aufgegriffen. E-Mountainbikes werden neue Mountainbike-Gäste bringen. Mountainbiking wird für alle Altersgruppen möglich und erlaubt auch längere Touren. Allerdings muss dafür Infrastruktur, wie z.B. Ladestationen, geschaffen werden.

Einige Tourismusexperten weisen auch darauf hin, dass ein offener Umgang mit Konflikten in Verbindung mit dem Mountainbike-Sport wichtig sei. So sehen Sie in der Information und Aufklärung, sowie der Kommunikation der Fair-Play Regeln im Wald eine wichtige Aufgabe zur Vermeidung von Konflikten.

„Es geht um Toleranz und Rücksichtnahme auf die jeweils anderen Nutzer und ein gedeihliches Miteinander im Wald.“

Ein wichtiger Aspekt ist auch, dass die Mountainbike-Experten von einer bestehenden „Mountainbike-Szene“ sprechen. Offensichtlich legen Mountainbiker (=Singletrailer) in dieser Beziehung ein ähnliches Verhalten wie Snowboarder und Skateboarder an den Tag. Die Existenz einer Mountainbike-Szene ist für eine Destination wichtig, wobei diese Szene auch in die Errichtung und Wartung der Mountainbike-Infrastruktur mit einbezogen werden kann.

Einschätzung der Auswirkungen einer generellen Öffnung der Wälder für den Mountainbikesport

Aus touristischer Sicht wird konstatiert, dass für eine touristisch attraktive Entwicklung und Ausbau von Mountainbike-Strecken samt angeschlossener Infrastruktur Vertragspartner benötigt werden. Unter den gegebenen gesetzlichen Rahmenbedingungen in Österreich, die man zu

berücksichtigen habe, hat die bisherige Praxis der vertraglichen Vereinbarungen mit einigen Ausnahmen sehr gut funktioniert.

„Aus Mountainbiker-Sicht wäre es zwar schön, wenn man überall fahren könnte, jedoch zeigt die Erfahrung, dass es wichtig ist, einen Interessensausgleich zwischen den Partnern zu erzielen, die Legalisierung mit Nutzungsentschädigung und Enthaftung ist der bessere und sicherere Weg.“

Die Mehrheit der befragten Tourismus-Experten hat keine eindeutige Meinung zu einer generellen Öffnung der Wälder für den Mountainbikesport. Man steht der generellen Wegfreigabe eher skeptisch gegenüber, obwohl man durchaus auch die Vorteile einer Gesetzesänderung benennt.

So würde eine generelle Freigabe der Forststraßen oder auch Waldwege eine Erleichterung bei der Streckenplanung bedeuten, würden doch die manchmal langen und zeitraubenden Verhandlungen entfallen bzw. könnten Grundeigentümer nicht mehr ihre Zustimmung verweigern. Außerdem würde der finanzielle Aufwand für die Nutzungsentgelte wegfallen und diese Mittel frei werden für Kommunikation und Marketing.

Trotzdem überwiegen die wahrgenommenen Nachteile einer generellen Öffnung bei der Mehrzahl der Befragten. So ist man sich einig, dass eine generelle Öffnung zu mehr Konflikten zwischen den Grundeigentümern, den betroffenen Interessens- und Nutzergruppen führen würde. Beim Prozess eines kontrollierten Ausbaus sitzen alle Interessensgruppen an einem Tisch und man legt gemeinsam die Rahmenbedingungen für die Nutzung fest.

„Es gibt Grundbesitzer, die nicht gewillt sind ihre Wege zu öffnen. Man versucht hier mit Argumenten zu überzeugen.“

Durch die offizielle Ausweisung von Mountainbike-Strecken ist die Haftungsfrage geklärt, die vielen Grundeigentümern immer wieder Probleme bereitet. Hier werden in der Praxis immer wieder Probleme und Klagen festgestellt.

„Die Haftungsfrage ist für Grundeigentümer nach wie vor problematisch. Mountainbiker wie auch andere Personen sind immer weniger eigenverantwortlich. Man versucht sich vermehrt bei anderen schadlos zu halten. Gelegentlich wird auch motiviert durch Dritte (z.B. Krankenanstalt) bei Unfällen eine Klage an den Grundeigentümer eingebracht. Deshalb müsste bei einer Freigabe unbedingt die Haftungsfrage geklärt sein bzw. Mountainbiker mehr Eigenverantwortung übernehmen.“

Durch die Ausweisung öffentlicher Mountainbike-Strecken erfolgt eine Lenkung und Kanalisierung der Mountainbiker, was zum einen Konflikte mit anderen Nutzergruppen wie Wanderern reduziert, die Mountainbiker davon abhält überall durch den Wald zu fahren und dadurch auch die Sicherheit erhöht.

„Eine generelle Öffnung würde zu mehr Konflikten mit anderen Interessensgruppen wie Grundeigentümern führen, nicht jeder Weg/Grund eignet sich für eine Mountainbike-Strecke.“

Es wurde auch konkret erwähnt, dass durch die gezielten Informationen und Besucherlenkungsmaßnahmen in den letzten Jahren weniger Mountainbike-Unfälle zu verzeichnen sind als in den Jahren davor. Durch eine generelle Öffnung hätte man nicht mehr so große Einflussmöglichkeiten auf die Waldnutzer als in der jetzigen Situation.

„Wir bemühen uns sehr um ein gutes Verhältnis zwischen Wanderern und Mountainbikern und weisen v.a. auf die Fair-Play-Regeln hin, eine generelle Öffnung wäre hier kontraproduktiv, da kaum eine Einflussnahme möglich ist.“

Im Vergleich mit den Nachbarländern wird die derzeitige Gesetzeslage in Österreich nicht als Nachteil gesehen. Die Mountainbike-Urlauber kämen nach Österreich wegen einer gut ausgebauten Mountainbike-Infrastruktur.

„Die Gäste kommen, da es ein sehr großes, gut ausgebautes Angebot an Strecken und Bergbahnen gibt, und die Gäste sehen, dass viel in das MTB-Angebot investiert wird.“

Außerdem wird auch angemerkt, dass es durchaus in den Nachbarländern auch Regelungen für Mountainbiker gibt, die zum Teil bei den Gästen zu großer Verwirrung und Unsicherheit führen, wie z.B. die Mindest-Wegbreite. Und wenn man infrastrukturelle Maßnahmen, wie z.B. eine Beschilderung setzen möchte, benötigt man ebenfalls die Genehmigung der Grundeigentümer. Aus diesen Gründen sieht keiner der Tourismus-Experten einen wirklichen Nachteil gegenüber der gesetzlichen Situation in den Nachbarländern.

Der geplante und kontrollierte Ausbau von Mountainbike-Strecken bietet die Möglichkeit, Mountainbiker und andere Waldnutzer zu lenken. Generell wird bei intensiverer Wald-Nutzung versucht, getrennte Wege für Wanderer und Mountainbiker anzulegen, um Nutzungskonflikte zu vermeiden und die Sicherheit zu erhöhen. So werden z.B. in Sölden steile Wanderwege als Singletrails ausgewiesen und daneben geeignete Wanderwege neu angelegt.

Einige Tourismus-Experten wiesen auch darauf hin, dass Forststraßen häufig nicht attraktiv für den Mountainbike-Sport sind, da sie keine attraktive Streckenführung bzw. Infrastruktur aufweisen (sie enden mitten im Wald, es gibt keine Einkehrmöglichkeiten etc.). Der Tourist sieht allerdings das Gesamterlebnis, das bei der Streckenentwicklung berücksichtigt werden muss.

„Eine Angebotsentwicklung kann nur unter Berücksichtigung der Gästebedürfnisse erfolgen. Der Gast möchte beschilderte Strecken mit einer entsprechend attraktiven Infrastruktur.“

Zum Großteil wird eine Gesetzesänderung zur Wegefreiheit nicht gewünscht, da die derzeitige Praxis sehr gut funktioniert und die Angebotsentwicklung fokussiert und planbar erfolgen kann. Es wird festgestellt, dass ein generelles Befahren des Waldes nicht sinnvoll ist, da es schützenswerte Bereiche gibt, die nicht befahren werden sollten. Verbote auf solchen Strecken bei einer generellen Freigabe werden als schwieriger in der Umsetzung gesehen als die jetzige Praxis der vertraglichen Vereinbarungen.

Erwartungen der zukünftigen Entwicklung des Mountainbikings in Österreich und den angrenzenden Nachbarländern

Die Erwartungen hinsichtlich des Mountainbike-Tourismus sind groß. Es wird eine steigende und differenziertere Nachfrage erwartet. Die Fahrradindustrie wird als sehr dynamisch wahrgenommen, die ständig technologische Innovationen auf den Markt bringt. Dies führt zu immer differenzierteren Zielgruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen (Freerider, Downhill, E-Bikes etc.) für die immer maßgeschneidertere Angebote geschaffen werden müssen. Vor allem den E-Mountainbikes werden große Chancen beigemessen.

Es wird immer anspruchsvollere Trails geben, bei denen die Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten eine wichtige Rolle spielen wird. Zum Erlernen der richtigen Fahrtechnik wird es vermehrt Schulungs- und Trainingsangebote geben. Auch Mountainbike-Guides werden die sichere Fahrt in den Bergen unterstützen.

Als ein wichtiges Marketinginstrument für die Ansprache der Mountainbike-Zielgruppen werden verstärkt Events und Wettbewerbe veranstaltet werden, die zum einen die Destinationen und das Angebot international bekannt machen, aber auch Gästenächtigungen generieren.

Nachdem die Errichtung und Erhaltung von Mountainbike-Strecken inklusive Singletrails und Bikeparks mit hohen Kosten verbunden sind, gibt es bereits Überlegungen zu neuen Finanzierungsmöglichkeiten, die insbesondere auch die Nutzer mit einbeziehen.

4. Zusammenfassende Bewertung der erwarteten Entwicklungen im Mountainbike-Sport aus touristischer Sicht

Der Mountainbike-Sport gewinnt sowohl als Freizeitsport der heimischen Bevölkerung als auch als touristisches Angebot zunehmend an Bedeutung. Vor allem durch die neuen elektromotorbetriebenen Mountainbikes werden steigende Zahlen an Mountainbikern erwartet.

Das derzeitige Rad- und Mountainbike-Streckenangebot wird von den Österreich-Urlaubern als sehr positiv bewertet. Differenzierte Bewertungen gibt es durch Tourismus-Experten und Mountainbike-Stakeholder. Generell bewerten die Experten in tourismusintensiven westösterreichischen Regionen das Angebot durchwegs positiver als im weniger tourismusintensiven Osten Österreichs. Während das Angebot an Mountainbike-Routen auf Forststraßen durchaus als ausreichend betrachtet wird, wird ein großes Defizit an Singletrails in allen Facetten (natürliche Wege, geshaped, mit künstlichen Bauten) festgestellt.

Gegenwärtig versuchen touristische Regionen, den Mangel an Singletrails zu beheben, und es gibt dort zahlreiche Pläne für einen weiteren Ausbau an Singletrails. Dabei liegen die Prioritäten nicht auf der Gestaltung eines flächendeckenden Streckennetzes, sondern auf der punktuellen Errichtung von Mountainbike-Zentren mit einem qualitativ hochwertigen und touristisch attraktiven Angebot (z.B. Leogang, Saalbach-Hinterglemm, Sölden, Salzkammergut). Zu einem touristisch attraktiven Angebot gehört nicht nur eine sichere, beschilderte und landschaftlich reizvolle Streckenführung, sondern auch Infrastruktur wie Einkehrmöglichkeiten und auf Mountainbiker ausgerichtete Unterkünfte. Vermehrt werden Schulungs- und Trainingsmöglichkeiten zur Verbesserung der Fahrtechnik und Mountainbike-Guides für geführte Touren angeboten. Auch Veranstaltungen wie Wettbewerbe und Marathons sollen Gäste anziehen, aber auch die Destinationen bekanntmachen und vermarkten.

In den nicht touristischen Regionen und vor allem im urbanen Großraum sieht die Lage anders aus. Hier herrscht ein großer Nutzungsdruck vor allem aus der lokalen Bevölkerung, doch es gibt kaum Initiativen und Projekte, die auf diesen eingehen. Hier bewegen sich Mountainbiker oft illegal auf Forststraßen und Waldwegen, und es gibt nur vereinzelt Projekte, öffentlich ausgewiesene Mountainbike-Strecken anzulegen (z.B. Verein Wienerwald Trail).

Obwohl Mountainbiking in fast allen Bundesländern in irgendeiner Form in Leitbildern oder Strategiekonzepten integriert ist und Musterverträge inklusive Regelungen zu Versicherungen, Nutzungsentgelten u.a.m. vorliegen, sind bei der Errichtung von Mountainbike-Strecken die Probleme wiederum sehr unterschiedlich, abhängig von der Tourismusintensität der Regionen. Während neue Mountainbike-Strecken in Tourismusregionen meist ohne größere Probleme realisiert werden können, stoßen Initiativen in den weniger tourismusintensiven Regionen häufiger auch auf Ablehnung durch die Grundeigentümer und können manchmal nicht oder nur in modifizierter Form realisiert werden. Überall wo Gemeinden selbst oder die Österreichischen Bundesforste als Grundeigentümer auftreten, gibt es weniger Konflikte bei der Planung von Mountainbike-Strecken, bei privaten Eigentümern stellt sich dies differenziert dar. Einer der Gründe für diese unterschiedliche Haltung der Grundeigentümer liegt in der unterschiedlichen Waldnutzung. Während in den Tourismusregionen Grundeigentümer häufig selbst in touristische Aktivitäten involviert sind, touristische Angebote bereitstellen und davon finanziell profitieren, stehen gerade in östlichen Bundesländern andere Waldnutzungen wie Jagdwirtschaft und Holzwirtschaft in Nutzungs-Konkurrenz.

Deshalb gibt es gerade von Mountainbike-Initiativen aus den östlichen Bundesländern verstärkt Forderungen nach einer Gesetzesänderung und einer allgemeinen Freigabe von Forststraßen und Waldwegen. Diese Forderung wird sehr differenziert von den befragten Experten bewertet, und beinahe keine der befragten Personen konnte eine eindeutige Antwort dazu abgeben.

Obwohl Tourismusexperten vor allem im Umgehen von schwierigen und langwierigen Verhandlungen und im Einsparen von Nutzungsentgelten Vorteile sehen, wurde auch immer wieder darauf hingewiesen, dass es unabdingbar sei, bei der Angebotsplanung alle Interessensgruppen an einen Tisch zu holen, alle Interessen bei den Planungen zu berücksichtigen und einen Konsens und Interessensausgleich unter allen Beteiligten zu finden. Diese Berücksichtigung aller Interessen wurde auch von den befragten Interessensvertretern bestätigt, wobei nicht immer alle Interessengruppen auch Interesse an einer Entwicklung von Mountainbike-Strecken zeigen.

Durch eine Öffnung der Forststraßen und Waldwege werden generell mehr Konflikte unter den Waldnutzern erwartet (v.a. zwischen Mountainbikern und Wanderern), vor allem in Gebieten mit intensiver Nutzung. Hier versucht man bereits jetzt in nutzungsintensiven Gebieten durch

Ausweisung getrennter Wege für Wanderer und Mountainbiker Konflikten vorzubeugen. Für Tourismusexperten ist die Ausweisung und Beschilderung der Wege auch ein wichtiges Mittel, die Mountainbiker und Wanderer zu lenken und zu kanalisieren, um zu verhindern, dass sich Personen überall im Wald bewegen. Auch könne durch gezielte Informationen und Besucherlenkungsmaßnahmen Mountainbike-Unfälle reduziert werden. Durch eine generelle Öffnung hätte man nicht mehr so große Einflussmöglichkeiten auf die Waldnutzer wie in der derzeitigen Situation.

Im Vergleich mit den Nachbarländern sieht man in der derzeitigen Gesetzeslage keinen Nachteil, denn auch dort gibt es Regelungen für Mountainbiker, die zum Teil bei den Gästen zu großer Verwirrung führen, da sie oft nicht eindeutig interpretiert werden können.

Der Grundtenor der Tourismusexperten zu einer Gesetzesänderung bezüglich einer generellen Wegefreiheit ist, dass eine solche nicht gefordert wird, da die derzeitige Praxis sehr gut funktioniert und die Angebotsentwicklung fokussiert und planbar erfolgen kann. Es wird festgestellt, dass ein generelles Befahren des Waldes nicht sinnvoll ist, da es schützenswerte Bereiche gibt, die nicht befahren werden sollten.

Aus den Ergebnissen dieser Studie kann gefolgert werden, dass der Nutzungsdruck für Mountainbike-Strecken, vor allem für Waldwege (Singletrails) steigen wird und ein zusätzliches Strecken-Angebot geschaffen werden muss. Dazu ist aber eine Gesetzesänderung eher kontraproduktiv. Wesentlich sinnvoller wird eine gemeinsame Planung unter Einbezug aller Interessensgruppen bei gleichzeitiger Kompensation für die Nutzung (Nutzungsentgelt) erachtet. Dabei wird es aber notwendig sein, mehr Grundeigentümer von der Notwendigkeit dieses zusätzlichen Angebots zu überzeugen und sie für einen geplanten und fokussierten Ausbau zu gewinnen.

Quellen:

Publikationen

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (2015): Sonderauswertung Unfallfolgekosten lebenslang. Datenbasis Arbeitsunfälle 2013.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2015). ADFC-Radreiseanalyse 2015. 16. bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt. Präsentation zur Internationalen Tourismus-Börse (ITB), Berlin

Amt der Oö. Landesregierung (2015): Information zur Pressekonferenz am 6. Juli 2015 zum Thema Salzkammergut Trophy 2015 - Österreichs größter Mountainbike-Marathon.

Beer, R. (2013). Mountainbiking. Charakteristika und Konflikte des sportlichen Geländeverkehrs, Masterarbeit am Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur Wien

Bundesministerium für Gesundheit (2015). Krankenanstalten in Zahlen. Daten und Fakten. <http://www.kaz.bmg.gv.at/kosten.html>. 18.9.2015

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (2013). Radverkehr in Zahlen. Wien

Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (2013): Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen. Wien

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (2015): Volkswirtschaftliche Unfallkosten. <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/strassenverkehrsunaefalle/volkswirtschaft.html#nr3>. 23.9.2015

Confederation of the European Bicycle Industry (2015). European Bicycle Market 2015 edition. Industry & Market Profile. Brüssel

Confederation of the European Bicycle Industry (2014). European Bicycle Market 2014 edition. Industry & Market Profile. Brüssel

Confederation of the European Bicycle Industry (2013). European Bicycle Market 2013 edition. Industry & Market Profile. Brüssel

Deutsche Initiative Mountainbike e.V. (2010). Große Biker-Umfrage 2010. http://www.dimb.de/images/stories/pdf/anlagen/auswertung_umfrage_2010.pdf. 20.8.2015

Fahrrad.de (2015). Studie zur Allgemeinen Fahrradnutzung in Deutschland 2015 – Zahlen und Fakten. <http://www.fahrrad.de/info/content/uploads/umfrage-studie-fahrradnutzung1.pdf>. 16.8.2015

Fehske, K., Eden, L., Meffert, R.M. (2011). Verletzungen im Downhill Mountainbiking. Sport-Orthopädie - Sport-Traumatologie - Sports Orthopaedics and Traumatology. Vol. 27, No. 2, S.138.

Gassner, R., Tuli, T., Emschoff, R., Waldhart, E. (1999) Mountainbiking - a dangerous sport: comparison with bicycling on oral and maxillofacial trauma. International Journal of Oral and Maxillofacial Surgery Vol. 28, S.188 191.

GfK Austria (2015). Wald und Mountainbiker. Wien

Hauptverband der österr. Sozialversicherungsträger (2013). Statistisches Handbuch der österreichischen Sozialversicherung 2013. Wien

Hauptverband der österr. Sozialversicherungsträger (2014). Statistisches Handbuch der österreichischen Sozialversicherung 2014. Wien

Hotel und Touristik. Radreisetourismus Österreich. Einen Gang zugelegt. No. 7 - 8 2015.

International Mountain Bicycling Association (IMBA) Europe (2015).European Mountainbike Survey Infographic. http://imba-europe.com/sites/default/files/IMBA_INFOGRAPHIC_final.pdf. 20.9.2015

Jacob, G. R., Schreyer, R. (1980). Conflict in Outdoor Recreation. A Theoretical Perspective. Journal of Leisure Research, Vol. 12, No. 4, S.368-380.

Kapelari, P., Larcher, M., Melcher, M., Moser, H., Pichler, J. (2015). Mountainbiking im Alpenverein – Herausforderungen und Chancen.

Kuratorium für Verkehrssicherheit (2013): Freizeitunfallstatistik 2013. http://unfallstatistik.kfv.at/index.php?id=75&no_cache=1&cache_file=hfs_nav_cache.html&report_typ=%C3%96sterreich&kap_txt=Sportunf%C3%A4lle&tab_txt=Sportunf%C3%A4lle+in+%C3%96sterreich+nach+Sportart+und+verletztem+K%C3%B6rperanteil. 18.9.2015

Kuratorium für Verkehrssicherheit (2014). Freizeitunfallstatistik 2013. http://unfallstatistik.kfv.at/index.php?id=75&no_cache=1&tab_txt=Spitals. 18.9.2015

Kuratorium für Verkehrssicherheit (2014). Injury Database (IDB). Jahresbericht 2013. Wien

Land Burgenland. <http://www.burgenland.at/wirtschaft-tourismus/tourismus/radlerland-burgenland/mountainbike/>. 15.8.2015

Landtag Niederösterreich. Antrag betreffend Mountainbikemodell NÖ. <http://www.landtag-noe.at/service/politik/landtag/landtagsvorlagenxvi/02/242/242A1.pdf>. 15.8.2015

Land Vorarlberg. Mountainbike-Netz Vorarlberg.

http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/bauen_wohnen/bauen/raumplanung/weitereinformationen/mountainbike/mountainbike-netzvoralbe.htm. 15.8.2015

Lebensministerium (2009). Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren. Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Radverkehrs in Österreich.

http://www.bmlfuw.gv.at/publikationen/umwelt/laerm_verkehr_mobilitaet/kurzstudie_wirtschaftsfaktor_radfahren.html. 20.8.2015

Lebensministerium (2015). Ist das Radfahren oder Mountainbiken im Wald erlaubt?

http://www.bmlfuw.gv.at/forst/wald-gesellschaft/verhalten_wald/radfahrimwald.htm . 6.9.2015

Lebensministerium (2015). Nachhaltige Waldwirtschaft in Österreich. Datensammlung zum österreichischen Wald. Wien

Lohmann, M. et al. (2011). Österreich-Tourismus – Zurück zum Wachstumskurs. Chancen und Herausforderungen. Bericht des Expertenbeirats "Tourismusstrategie".

London School of Economics (2011): The British Cycling Economy. 'Gross Cycling Product' Report. London

Lotze, L., Stöhr, D., Zimmermann, G. (2014). Mountainbikemodell 2.0

Naturfreunde (2015). Fakten zum Thema Mountainbiken/Radfahren auf Forststraßen.

Österreichische Bundes-Sportorganisation (2000): Sport & Gesundheit - eine sozio-ökonomische Analyse – Schlussbericht / 08-2000. Wien

Österreichisches Kuratorium für Alpine Sicherheit (2015). Alpinunfälle in Österreich. Jahresübersicht. Innsbruck

Österreich Werbung (2009). „Online Community in DeutschlandUrlaub mit dem Fahrrad“.

Österreich Werbung (2010). Social Web Project Deutschland, Radfahren in Österreich. Ein Pilotprojekt der Österreich Werbung und Integral.

Österreich Werbung (2013). Eckdaten Sommer 2013.

Österreich Werbung (2014). T-MONA- Österreich-Urlauber im Sommer 2014.

Österreich Werbung (2014). T-MONA Sommer 2014 - Basisinfo Mountainbikeurlauber in Österreich.

Österreich Werbung (2014). T-MONA Sommer 2014 - Basisinfo Wanderurlauber in Österreich.

Österreich Werbung (2015). T-MONA Sommer 2014 - Basisinfo Radurlauber in Österreich.

Pechlaner, H., Demetz, M., Scuttari, A. (2015). The Future of Cycling Tourism in the Alps. Eurac, The Alps (Hrsg.)

Roth, R., Krämer, A., Müller-Birkenmeier, A., Armbruster, F. (2014). Mountainbike-Handbuch – Leitfaden zur Entwicklung von MTB-Strecken und –Trails. Naturpark Südschwarzwald & Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord (Hrsg.). Feldberg, Seebach

Schraml, U., Hotz, S., Selter, A. (2014). Walderholung mit und ohne Bike? Eine Befragung von Wanderern und Mountainbikern im Schwarzwald. Freiburg

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20150528_OTSO156/spoe-kaernten-fordert-oeffnung-von-forststrassen-fuer-mountainbikerinnen. 18.9.2015

Sulzenbacher, G. (2015). Alpenverein und Mountainbike.

<http://www.alpenverein.it/de/mountainbiker/alpenverein-mountainbike-374.html>. 18.9.2015

Upmove 2015. Mountain Biker – Legal biken – auch in Österreich. Meinungsraum.at.

http://www.meinungsraum.at/downloads/MR_upmove_Mai2015_Mountain%20Biken.pdf. 1.9.2015

VSSÖ (Verband der Sportartikelerzeuger und Sportausrüster Österreichs) 2015: Factbox zur österreichischen Fahrrad-Industrie 2014.

Wienerwald Mountainbike Trails. <http://www.wienerwaldtrails.at/>. 15.8.2015

Wirtschaft und Umwelt. Zeitschrift für Umweltpolitik und Nachhaltigkeit. Schwerpunkt: Jahr der Wälder. 1/2011.

Zeilberger, K. (2011). Sportverletzungen – Radfahren und Mountainbiking.

<http://www.netdokter.de/Gesund-Leben/Sport+Fitness/Verletzungen/Sportverletzungen-Radfahren-un-6011.html>. 18.9.2015

Nachrichtenbeiträge

- Biosphärenpark Wienerwald (2015). Mountainbiken im Biosphärenpark Wienerwald. <http://www.bpww.at/aktuelles/detail-aktuelles/article/mountainbiken-im-biosphaerenpark-wienerwald/>. 18.09.2015
- Blinda, A. (2015). Sabotage im Wald. Schwarzwaldverein verurteilt Mountainbiker-Fallen. <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/schwarzwaldverein-verurteilt-mountainbiker-fallen-a-1039925.html>. 18.9.2015
- Der Standard (2014). 6.500 verletzte Mountainbiker pro Jahr in Österreich. <http://derstandard.at/2000004560429/6500-verletzte-Mountainbiker-pro-Jahr-in-Oesterreich>. 18.9.2015
- Kronen Zeitung. Radler gegen Waldbesitzer: Und wer schützt die Natur? 17.7.2015
- Kuratorium für Verkehrssicherheit (2015). Zahl der Bergsportunfälle steigt weiter an. <http://www.kfv.at/presse/presseaussendungen/presseaussendung/artikel/zahl-der-bergsportunfaelle-steigt-weiter-an/>. 18.9.2015
- Lehner, J. (2012). Aus dem Hobby wurde eine Firma. <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/Aus-dem-Hobby-wurde-eine-Firma;art4,960944>. 18.9.2015
- Mauritz, E. (2015). Keine gefährliche Sportart. Kurier, 13.7.2015
- OE3 (2015). Das sind die Fahrrad-Trends 2015. <http://oe3.orf.at/stories/2702163/>. 18.9.2015
- ORF (2015). Grüne: Forststraßen für Mountainbiker freigeben. <http://steiermark.orf.at/news/stories/2699535/>. 26.8.2015
- ORF (2015). ÖAV will offene Forstwege für Mountainbiker. <http://tirol.orf.at/news/stories/2717035/>
- ORF (2015). Mountainbikes im Wald als Reizthema. <http://oesterreich.orf.at/stories/2713350/>. 29.5.2015
- ORF (2015). Mountainbiker für freie Fahrt auf Forststraßen. <http://ooe.orf.at/news/stories/2721081/>. 13.7.2015
- Salzburger Landeskliniken – Universitätsklinikum Salzburg (2015). Sommersport-Unfallstatistik des Salzburger Universitätsklinikums. <http://salk.at/11065.html>. 18.9.2015
- Salzburger Nachrichten. Waldbesitzer stören Radprotest. 17.7.2015

Sempelmann, P. (2014). Neuer Vorstoß. Forstwege sollen für Mountainbiker geöffnet werden.
<http://www.trend.at/articles/1436/943/377757/neuer-vorstoss-forstwege-mountainbiker>. 2.9.2014

Soldt, R. (2015). Wanderer gegen Mountainbiker. Kampfszenen unter der Fichte.
<http://www.faz.net/aktuell/politik/inland/wanderer-gegen-mountainbiker-kampfszenen-unter-der-fichte-13690167.html>. 18.9.2015

SPÖ Landtagsklub Kärnten (2015). SPÖ-Kärnten fordert Öffnung von Forststraßen für MountainbikerInnen.

Swoboda, N. (2015). Druck für Bike-Strecken steigt. Kleine Zeitung, 6.7.2015

Vienna Online (2015). Trend zum Rad: Mehr Verkäufe im Jahr 2014.
<http://www.vienna.at/trend-zum-rad-mehr-verkaeufe-im-jahr-2014/4299436>. 18.9.2015

Webheimat.at (2015). Mountainbike-Unfälle: Männer um die 40 on top.
<http://www.webheimat.at/service/Sicherheit/Mountainbike-Unfaelle.html>. 28.8.2015